

Oikaisuvaatimus kaupunkiympäristön palvelualueen, liikennejärjestelmän suunnitteluksilön suunnittelupäällikön viranhaltijapäätöksestä:

§ 6 Koskipuiston, Tullin ja Hervantakeskuksen raitiotiepysäkkien pidentämistä varten muutetut katusuunnitelmat 1/23031, 1/23032 ja 1/23033

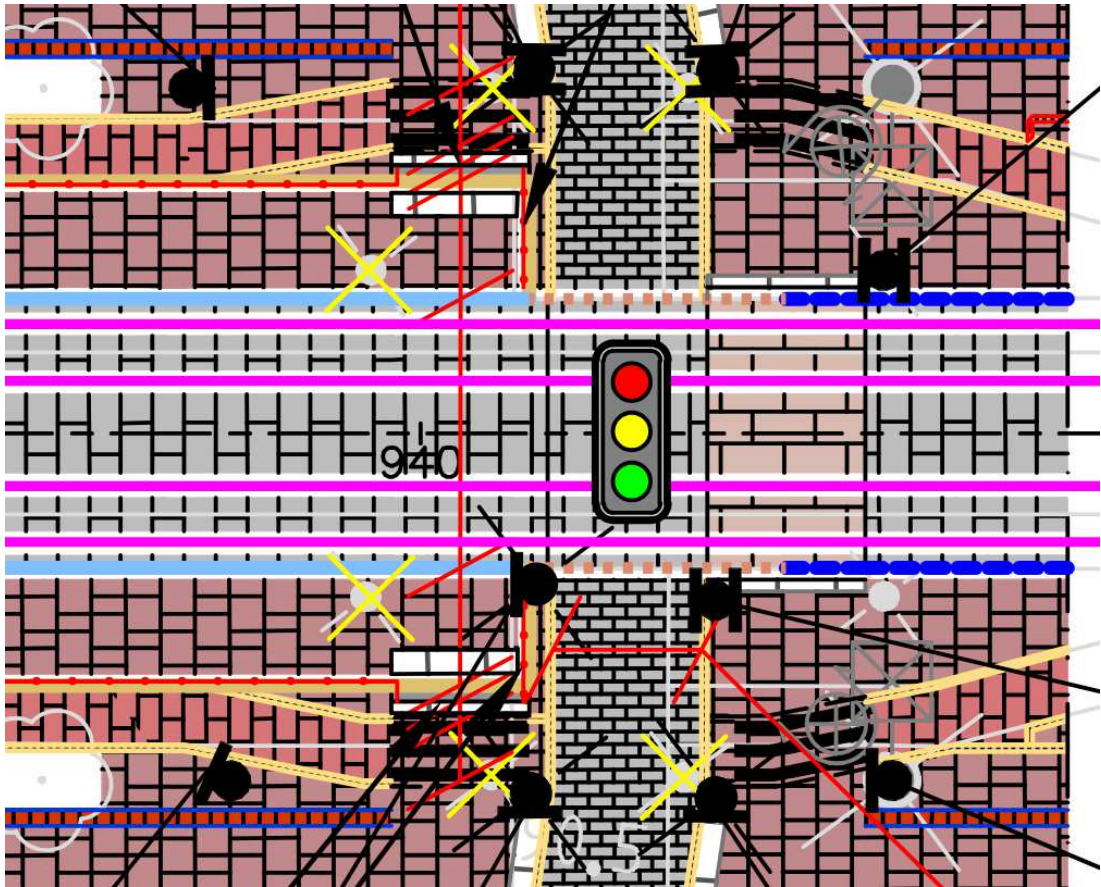
Ensin yleisellä tasolla todettakoon, etten ole ennen yhtä vaikeaselkoisia suunnittelukuvia katsonut. Tarkkuudeltaan ja värimaailmaltaan ne ovat todella vaikeaselkoiset, lisäksi esimerkiksi Hervannan suunnittelukuvan ja sen ylityskohtien sijoittaminen karttasijaintiin vaatii uskomattomia ponnisteluja ja saattaa silti johtaa virheelliseen tulkintaan.

23031_1_Katujärjestelypiirustus_Koskipuisto.pdf.pdf (pdf, 727 kt)

Suunnitelmalla heikennetään pyöräliikenteen reittiä entisestään ja vaikeutetaan sen kunnossapitoa kohtuuttomasti, eikä sitä pidä siksi sellaisenaan toteuttaa.

Jo toteutettu Hämeenkadun pyörätie edustaa huonoa suunnittelua, se on kapea, sillä on lukuisia kunnossapitoa estäviä esteitä, pyörätie ei erotu jalkakäytävästä ja sillä on, kumpaankin ajosuuntaan, noin 20 mutkaa suoralla kadulla. Kunnossapitäjä ei tunnu olevan tietoinen puolistakaan näistä mutkista, toisaalta itsellenikään ei ole syntynyt ymmärrystä siihen, että miksi pyörätien pitää vaihtaa paikkaa suoralla kadulla koko ajan. Myöskään jakeluauton kuljettajat eivät tunnu pysyvän kärryillä siitä, milloin kuormausruutu on pyörätien ajoradan puolella ja milloin se on jalkakäytävän puolella.

Nyt esitetään kahta uutta mutkaa kumpaankin ajosuuntaan ja todella kriittisiä esteitä kunnossapidon suorittamiselle. Suunnitteluratkaisuista johtuen kunnossapidon on ollut haasteellista löytää sellaista konetta, joka mahtuu Hämeenkadun pyörätielle. Pienen koneen käytöstä seuraa lukuisia laadullisia ongelmia, koska muun muassa koneen massa ei riitä suoritettavaan toimeen. Nyt jo valmiiseen kapeikkoon, pysäkkirakenteen ja valo-ohjauksen väliin ollaan toteuttamassa portaat, eli pyörätien kunnossapidon laatu tulee suunnitelman vuoksi laskemaan entisestään. Tähän täytyy yksiselitteisesti löytää sellainen suunnitteluratkaisu, jolla ei ole vastaavaa negatiivista vaikutusta.



23033_1_Katujärjestelypiirustus_Hervantakeskus.pdf.pdf (pdf, 432 kt)

Hervantakeskuksen kohdalla suunnitelma epäonnistuu ennen kaikkea siinä, ettei se muuta mitään pysäkkialueella tunnistettuja ja kaupungille esiin tuotuja ongelmia. Lindforssinkadun eteläpuolelta ei yhäkään ole pyöräliikenteen sujuvaa yhteyttä Insinöörinkadun itäpuoliselle yksisuuntaiselle pyörätielle. Sellainen olisi luontevaa toteuttaa Lindforssinkadun ja Insinöörinkadun risteykseen tässä yhteydessä, tuskin sitä milloinkaan erikseenkään tullaan toteuttamaan. Tällainen epäverkostollisuus lisää väärään suuntaan pyöräilyä yksisuuntaisilla pyöräteillä, eli heikentää niiden toimivuutta.

Suunnitelma ei myöskään tee mitään sille tunnistetulle ongelmalle, joka on seurausta Hervantakeskus F pysäkkikatoksen sijoittelusta. Pysäkkikatos on pyörätien takana ja käytännössä bussia odotellaan seisoskelemalla pyörätien päällä. Tämähän ei tietenkään ole suunnitteluohjeen mukainen ratkaisu, saati ole millään tavalla tarkoituksenmukaista, varsinkaan pyöräliikenteen seudullisella pääreitillä.

Eräs alueen ongelma on myös ollut Hervannan torille, pyörätietä, kiellettyyn ajosuuntaan, suuntaava autoliikenne. Palautteista huolimatta kaupunki ei ole puuttanut toimintaan eikä nyt esitetystä suunnitelmasta huomaa ratkaisua tähänkään, vaikka aikaisemmassa, viranhaltijalta pitkin hampain saadussa, vastauksessa kerrottiin tämän pysäkin uudelleensuunnittelun sen ratkaisevan.

Pysäkkialueen yksi ongelma on myös se, että polkupyöriä lukitaan Insinöörinkadun pyöräliikenteen seudulliselle pääreitille kiinni kaiteeseen. Tästä seuraa ongelmia sekä pyörätien käyttäjille että kunnossapidolle. Suunnitelmassa ei esitetäkään minkäänlaista pyöräpysäköintiä, esimerkiksi torin alueelle, ohjaamaan pyörien pysäköintiä paremmin toimivaan paikkaan. Aikaisemmin pyöräpysäköintiä on tienoolla sijoitettu "sinne minne on sattunut syntymään tyhjää tilaa", eli esimerkiksi vanhalle Insinöörinkadun taksitolpalle, tuo sijainti ei kuitenkaan palvele käyttäjiä, eikä tuota muutoin laadukasta pyöräpysäköintiä siksi juurikaan käytetä.

Lisäksi jos suunnitelmaa oikein tulkitseen niin eteläisimmän suojatien ja pp-ylityksen väliin esitetään mm. Valopylvästä. Mitenkähän kunnossapito on kohteessa ajateltu suoritettavan kun nykyinenkin toteutus jossa pp-ylityksen kohdalla on 2,0m reunakivetön osuus aiheuttaa hankaluuksia kunnossapidolle? Aura nimittäin aina nousee suojatien reunakiven päälle reunakivettömän osuuden kapeudesta johtuen. Sama ongelma koskee myös DUO:n pääoven edessä olevaa ylitystä.

